Civil Aviation Tribunal of Canada

1989-90 Estimates

Part III

Expenditure Plan

89-03609/

The Estimates Documents

The Estimates of the Government of Canada are structured in three Parts. Beginning with an overview of total government spending in Part I, the documents become increasingly more specific. Part II outlines spending according to departments, agencies and programs and contains the proposed wording of the conditions governing spending which Parliament will be asked to approve. The Part III documents provide additional detail on each department and its programs primarily in terms of the results expected for the money spent.

Instructions for obtaining each volume can be found on the order form enclosed with Part II.

© Minister of Supply and Services Canada 1989

Available in Canada through

Associated Bookstores
and other booksellers

or by mail from

Canadian Government Publishing Centre
Supply and Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

Catalogue No. BT31-2/1990-III-78
ISBN 0-660-54747-3

1989-90 Estimates

Part III

Civil Aviation Tribunal of Canada

Preface

This Expenditure Plan is designed to be used as a reference document. As such, it contains several levels of detail to respond to the various needs of its audience.

This Plan is divided into two sections. Section I presents an overview of the Program including a description, information on its background, objectives and planning perspective as well as performance information that forms the basis for the resources requested. Section II provides further information on costs and resources as well as special analyses that the reader may require to understand the Program more fully.

Section I is preceded by Details of Spending Authorities from Part II of the Estimates and Volume II of the Public Accounts. This is to provide continuity with other Estimates documents and to help in assessing the Program's financial performance over the past year.

This document is designed to permit easy access to specific information that the reader may require. The table of contents provides a detailed guide to the contents of each section. In addition, references are made throughout the document to allow the reader to find more details on items of particular interest.

Table of Contents

Spending Authorities

A. Authorities for 1989-90 4
B. Use of 1987-88 Authorities 5

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90
   1. Highlights 6
   2. Summary of Financial Requirements 6
B. Recent Performance
   1. Highlights 7
   2. Review of Financial Performance 8
C. Background
   1. Introduction 9
   2. Mandate 9
   3. Program Objective 9
   4. Program Description 9
   5. Program Organization for Delivery 9
D. Planning Perspective
   1. External Factors Influencing the Program 10
E. Program Effectiveness 11
F. Performance Information and Resource Justification 11

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources
   1. Financial Requirements by Object 14
   2. Personnel Requirements 15
   3. Net Cost of Program 16

Spending authorities

A. Authorities for 1989-90 - Part II of the Estimates

Financial Requirements by authority

Vote	(Thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates	1988-89 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal		
60	Program expenditures	1,052	1,008
(S)	Contributions to employee benefit plans	67	60
Total Program		1,119	1,068

Votes - Wording and Amounts

Vote	(dollars)	1989-90 Main Estimates
	Civil Aviation Tribunal	
60	Civil Aviation Tribunal - Program expenditures	1,052,000

Program by Activities

(thousands of dollars)	1989-90 Main Estimates			
	Authorized person-years	Budgetary Operating	Total	1988-89 Main Estimates
Review hearings and appeals	6	1,119	1,119	1,068
	6	1,119	1,119	1,068
1988-89 Authorized P-Y	9			

Note: The person-year figures for the upcoming fiscal year 1989-90 exclude Ministers' exempt staff and Governor in Council appointees since these person-years are no longer controlled by Treasury Board.

B. Use of 1987-88 Authorities - Volume II of the Public Accounts

Vote	(dollars)	Main Estimates	Total Available for Use	Actual Use
	Civil Aviation Tribunal			
75	Program Expenditures	990,000	990,000	**721,225**
	Contributions to Employee Benefits Plan	56,000	56,000	**60,040**
	Total Program Budgetary	1,046,000	1,046,000	**781,265**

Section I
Program Overview

A. Plans for 1989-90

1. Highlights

- The Civil Aviation Tribunal will continue to provide a system within which hearings and appeals can be received and heard quickly, fairly and informally. The total cost of operation for 1989-90 is estimated at $1,119,000.

2. Summary of Financial Requirements

Figure 1: Financial Requirements ($000)

	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Change
Civil Aviation Tribunal	1,119	910	209
Person-Years	6	8	(2)

Explanation of Change: The 1989-90 increase over the 1988-89 Forecast at November 30, 1988 is related to the following items.

	($000)
• Increased used of court reporting agencies for reviews and appeals, and more transcripts required,	70
• Expected increase in per diem remuneration costs, by $50.00	41
• Additional workshops for members and staffs,	48
• Increased travel by members, and staff.	50

Explanation of forecast: The 1988-89 forecast represents a decrease of $158,000 or 15% of the 1988-89 Main Estimates level of $1,068,000 and is mainly due to:

	($000)
• Increase in member's remuneration delayed.	(41)
• Transportation and communications costs reduced.	(50)
• Deferral and re-evaluation of capital expenditures.	(19)
• Consultations with lawyers reduced.	(15)
• Reduced expenditures on telecommunication rentals, equipment maintenance and office supplies.	(33)

B. Recent Performance

1. Highlights

Highlights for 1988-89 include:

- Three hundred and fifty seven files requesting review and appeal hearings were opened (as at November 30, 1988). This represents an increase of 140 requests from 1987-88.
- Appointed another part-time member in the Quebec region.
- Brochure entitled "Guide for Applicants" was printed and distributed to aviation organizations and Transport Canada. The brochure contains information on the Tribunal's rules and procedures and how to apply for a review.

Highlights for 1987-88 include:

- Two hundred and seventeen requests for review and appeal hearings were registered.

2. Review of Financial Performance

Figure 2: 1987-88 Financial Performance

(thousands of dollars)	1987-88		
	Actual	Main Estimates	Change
Civil Aviation Tribunal	781.2	1046.0	264.8
Person Years	8	9	1

Explanation of change: The 1987-88 Expenditures were $264,800 or 25% lower than the allocated resources. This was due mainly to the following offsetting factors.

	($000)
• use of own recording equipment in lieu of court reporters at hearings.	(80.0)
• Use of EDP consultants and purchase of equipment deferred.	(119.5)
• Use of contract lawyer deferred.	(40.0)
• Purchase of furniture and fixtures for Ottawa and Toronto offices deferred.	(25.3)

C. Background

1. Introduction

The Civil Aviation Tribunal was designated a department reporting to Parliament through the Minister of Transport on June 1, 1986. The development of that legislation was prompted by recommendations resulting from the Inquiry on Aviation Safety in Canada, which was conducted by Mr. Justice C.L. Dubin during 1980 and 1981. A key recommendation called for "the creation of a Civil Aviation Appeal Tribunal to hear and review all appeals with respect to any administrative enforcement action taken by the Director of Enforcement or the Regional Directors".

2. Mandate

The mandate of the Civil Aviation Tribunal was provided by the Act to amend the Aeronautics Act, Part 4 of Bill C-36 passed June 1, 1986.

3. Program Objective

To provide the aviation community the opportunity to appeal enforcement decisions or penalties assessed under the Aeronautics Act.

4. Program Description

Provides for the operation of an independent Civil Aviation Tribunal to respond to requests from the aviation community for review of enforcement decisions and/or penalties assessed by the Minister of Transport under the Aeronautics Act; to conduct hearings into such appeals; and to advise the Minister to sustain such decision or to substitute the Tribunal's decision or to request the Minister to reconsider.

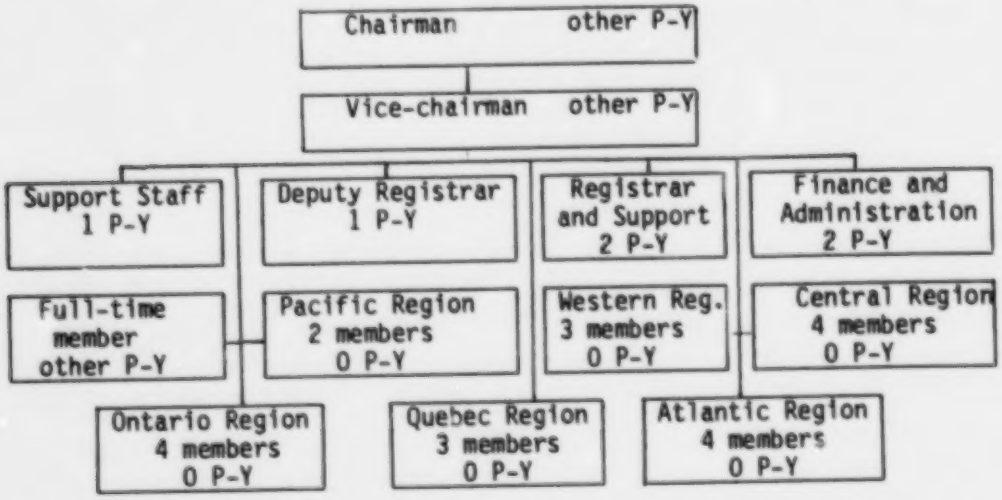
5. Program Organization for Delivery

Organization Structure: The Civil Aviation Tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport. The Tribunal's main office is located in the National Capital Region and has a regional office in Toronto. Its Chairman is the chief executive officer and is responsible for the direction and supervision of the work necessary to facilitate the functions of the Tribunal. The Chairman, Vice-chairman and immediate staff account for seven person-years and the management of finance and administration account for two person-years. Other part-time members are drawn from across Canada and are appointed by order-in-council on the basis of their knowledge and expertise in aeronautics and/or aviation medicine. To date twenty part-time members have been appointed.

Activity Structure: The Civil Aviation Tribunal is engaged in the performance of one activity, mainly hearings and appeals.

The distribution of person-years by organizational function is shown in Figure 3.

Figure 3: Organization Structure



D. Planning Perspective

1. External factors influencing the Program

The Tribunal operates independently of, and at arm's length from Transport Canada. There are several significant external factors that will affect the direction and nature of the Civil Aviation Tribunal in 1989-90 and the years to follow.

Aviation community: There are approximately 70,576 licensed aviation personnel in Canada and approximately 27,165 registered aircrafts. The Enforcement Branch of Transport Canada and their regional personnel can, for some infractions assessed under the Aeronautics Act suspend, cancel or refuse to renew a Canadian aviation document or impose a monetary penalty.

The aviation community is fast becoming more aware of and familiar with the roles and responsibilities of the Civil Aviation Tribunal, so the number of requests for reviews is expected to increase. (refer to Page 12, Figure 5, for workload indicators).

Government Legislation: The National Transportation Act, which was proclaimed in early 1988, may affect the Civil Aviation Tribunal, if the National Transport Agency, pursuant to Section 107 of its act, designates additional designations as designated provisions that can be reviewed by the Tribunal.

E. Program Effectiveness

The degree to which the Civil Aviation Tribunal achieves its objectives to provide the holders of Canadian aviation documents with a system for review and appeal of enforcement decisions taken by the Minister of Transport, will serve as the subjective measurement of its effectiveness.

The Tribunal provides the only system for ensuring that those Canadian aviation document holders receive fair and equitable treatment while maintaining the highest level of safety for the aviation community and the general public as well as protecting public and private property would not be possible.

F. Performance Information and Resource Justification

Figure 4 provides a summary of how operating resources are utilized by function.

Figure 4: Program Expenditures by Function

	Estimates 1989-90		Forecast 1988-89	
	$	P-Y	$	P-Y
Tribunal executives	211,146	-	120,811	2
Hearings and appeals	713,295	4	606,965	4
Administration	194,559	2	182,224	2
	1,119,000	6	910,000	8

The greater part of the Program's resources are expended to ensure the availability and reliability of hearings and appeals, hearing officers and court facilities, for efficient and effective delivery of the Tribunal's quasi-judicial objective.

The workload indicators that exert influence on the operation of the Tribunal are based on the number of suspensions and fines imposed on the aviation licensed personnel by Transport Canada's enforcement officers.

Figure 5 shows the number of projected reviews and appeals, files settled without hearings and cases to be scheduled (forecast as of Nov.30.88). A figure is also shown for Administration and Finance costs in order to arrive at total forecasted budget expenditures.

Figure 5: General Workload Indicators

	1989-90 Estimates ($000)	Workload	1988-89 Forecast ($000)	Workload
Hearings	433	132	331	120
Appeals	265	34	204	31
Settled without hearings	174	122	150	111
To be scheduled	52	108	45	95
Administration	195	---	180	---
Totals	1,119	396	910	357

The workload forecast for 1989-90 is based on an increase of only 10 % for files that will be opened for review and appeal hearings, files settled without hearings and cases to be scheduled.

Figure 6 represents the total forecasted days required for hearings and appeals. For reviews they represent 1 sitting day for each, preparation and review includes time allocated for preparing material, decisions, and travel days to and from site.

For appeals they represent an average of 2 to 2.5 sitting days, for 3 members and 1 day travel which includes preparation for the appeals and decisions. The numbers in Figure 6 do not include the day to day management activities, duties of registrar, support staff, or finance and administrative functions.

Figure 6: Hearing and Appeal Days

	Forecast 1989-90	Forecast 1988-89
Hearing days sitting	132	120
Preparation and review days	132	120
Hearing travel days	44	40
Appeal days sitting 3 members 2.5 days (ea)	255	232
Preparation and review 1 day x 3 members	128	116
Appeal travel day x 3 members	128	116
Total days	819	744

The above output indicators can be measured and compared on a year-to-year basis, but are only forecasts. Other indicators that can be measured are the number of:

- Remuneration days expended by members.
- Requests registered.
- Case files opened.
- Reviews and appeals held by region.
- Reviews and appeals held by each member.

Section II
Supplementary Information

A. Profile of Program Resources

1. Financial Requirements by Object

Civil Aviation Tribunal financial requirements by object are presented in Figure 7.

Figure 7: Details of Financial Requirements by Object

(Thousands of dollars)	Estimates 1989-90	Forecast 1988-89	Actual 1987-88
Personnel			
Salaries and wages	433	377	417
Contributions to employee benefit plans	67	60	--
	500	437	417
Goods and services			
Transportation and communications	224	202	129
Information	15	6	3
Professional and special services	342	207	145
Rentals	7	10	6
Purchased repairs and upkeep	3	8	6
Utilities, materials and supplies	26	20	10
Other subsidies and payments	2	2	1
	619	455	300
Total Operating	1119	892	717
Capital	0	18	64
	1119	910	781

2. Personnel Requirements

The Civil Aviation Tribunal personnel expenditures account for 45% of the total operating expenditures of the Program. A profile of the Program's personnel requirements is provided in Figure 8.

Figure 8: Details of Personnel Requirements

	Authorized Person-Years			Current Salary Range	1989-90 Average Salary Provision
	89-90	88-89	87-88		
Management					
Governor-in-council appointments	0	3	3	N/A	N/A
Administrative and Foreign Service					
Administrative services	1	2	2	15,178 - 64,300	38,798
Administration program	2	0	0	15,178 - 64,300	39,618
Administrative Support					
Clerical and Regulatory	2	1	1	14,042 - 28,019	22,965
Secretarial, Typing Stenographic	1	3	3	14,210 - 35,419	28,198

Note 1: The person-years columns display the forecasted distribution of the authorized person-years for the Program by occupational group. The current salary range column shows the salary ranges by occupational group at October 1, 1988. The average salary column reflects the estimated base salary costs including allowance for collective agreements, annual increments, promotions and merit pay divided by the person-years for the occupational group. Year-to-year comparison of averages may be affected by changes in the distribution of the components underlying the calculations.

	Non-Controlled Person-Years			Current Salary Range	Average Salary Provision 1989-90
	1989-90	1988-89	1987-88		
Other	3	0	0	40,500 - 147,700	77,835

3. Net Cost of Program

Figure 9: Net Cost of Program for 1989-90 ($000)

	Main Estimates 1988-89	Add* Other Costs	Estimates Total Program Cost 1989-90	Estimates Total Program Cost 1988-89
Civil Aviation Tribunal	1,119	60.8	1,179.8	1,127

* Other costs of $60.8 consist of:

	($000)
• Accommodation received without charge from Public Works	49
• Administrative and other accounting services received without charge from Supply and Services	1
• Employee benefits covering the employer's share of insurance premiums and costs paid by Treasury Board Secretariat	10.8

Tribunal de l'aviation civile du Canda

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Plan de dépenses

Les documents budgétaires

Le Budget des dépenses du gouvernement du Canada est divisé en trois parties. Commençant par un aperçu des dépenses totales du gouvernement dans la Partie I, les documents deviennent de plus en plus détaillés. Dans la Partie II, les dépenses sont décrites selon les ministères, les organismes et les programmes. Cette partie renferme aussi le libellé proposé des conditions qui s'appliquent aux pouvoirs de dépenser qu'on demande au Parlement d'accorder. Dans les documents de la Partie III, on fournit des détails supplémentaires sur chacun des ministères ainsi que sur leurs programmes surtout axés sur les résultats attendus en contrepartie de l'argent dépensé.

Les instructions sur la façon de se procurer ces documents se trouvent sur le bon de commande qui accompagne la Partie II.

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989

En vente au Canada par l'entremise des

Librairies associées
et autres libraires

ou par la poste auprès du

Centre d'édition du gouvernement du Canada
Approvisionnements et Services Canada
Ottawa (Canada) K1A 0S9

N° de catalogue BT31-2/1990-III-78
ISBN 0-660-54747-3

Budget des dépenses 1989-1990

Partie III

Tribunal de l'aviation civile

Préface

Conçu pour servir de document de référence, le présent plan de dépenses propose à ses utilisateurs différents niveaux d'information pouvant répondre à leurs besoins propres.

Le document comprend deux sections. La section I présente un aperçu et une description du Programme, des données de base, les objectifs et les perspectives en matière de planification, ainsi que des données sur le rendement qui servent à justifier les ressources demandées. La section II fournit de plus amples renseignements sur les coûts et les ressources ainsi que des analyses spéciales qui permettront au lecteur de mieux comprendre le Programme.

La section I est précédée des autorisations de dépenser provenant de la Partie II du Budget des dépenses et du volume II des Comptes publics. Cette façon de procéder à pour objet d'assurer une certaine continuité avec les autres documents budgétaires et de permettre l'évaluation des résultats financiers du Programme au cours de l'année écoulée.

Ce document permettra au lecteur de trouver facilement les renseignements qu'il cherche. La table des matières expose en détail le contenu de chaque section. En outre, dans tout le document, des renvois permettent au lecteur de trouver de plus amples renseignements sur les postes de dépenses qui l'intéressent particulièrement.

Table des matières

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 4

B. Emploi des autorisations en 1987-1988 5

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1989-1990
   1. Points saillants 6
   2. Sommaire des besoins financiers 6
B. Rendement récent
   1. Points saillants 7
   2. Examen des résultats financiers 8
C. Données de base
   1. Introduction 9
   2. Mandat 9
   3. Objectif du Programme 9
   4. Description du Programme 9
   5. Organisation du Programme en vue de son exécution 9
D. Perspective de planification
   1. Facteurs externes qui influent sur le Programme 10
E. Efficacité du Programme 11
F. Données sur le rendement et justification des ressources 12

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme
   1. Besoins financiers par article 14
   2. Besoins en personnel 15
   3. Coût net du Programme 16

Autorisations de dépenser

A. Autorisations pour 1989-1990 - Partie II du Budget des dépenses

Besoins financiers par autorisation

Crédits	(en milliers de dollars)	Budget principal 1989-1990	Budget principal 1988-1989
	Tribunal de l'aviation civile		
60	Dépenses du Programme	1 052	1 008
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	67	60
	Total de l'organisme	1 119	1 068

Crédits - Libellé et sommes demandées

Crédits	(dollars)	Budget Principal 1989-1990
	Tribunal de l'aviation civile	
60	Tribunal de l'aviation civile Dépenses du Programme	1 052 000

Programme par activité

(en milliers de dollars)	Budget principal 1989-1990			
	Années-personnes autorisées	Budgetaire Fonctionnement	Total	Budget principal 1988-1989
Révisions et appels	6	1 119	1 119	1 068
	6	1 119	1 119	1 068
Années personnes autorisées en 1988-1989	9			

Nota: Les données sur les années-personnes pour l'année financière 1989-90 excluent le personnel exempté des ministres et des personnes nommées par le gouverneur en conseil étant donné que ces années-personnes ne relèvent plus du Conseil du Trésor.

B. Emploi des autorisations en 1987-1988 - Volume II des Comptes publics

Crédits	(dollars)	Budget principal	Total disponible	Emploi Réel
	Tribunal de l'aviation civile			
75	Dépenses du Programme	990 000	990 000	721 225
	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	56 000	56 000	60 040
	Total du Programme - Budgétaire	1 046 000	1 046 000	781 265

Section I
Aperçu du Programme

A. Plans pour 1989-1990

1. Points saillants

- Le Tribunal de l'aviation civile continuera de recevoir les demandes d'audiences et d'appels et d'y donner suite rapidement, équitablement et officieusement. Le coût total de fonctionnement pour 1989-1990 est évalué à 1 119 000 $.

2. État financier récapitulatif

Tableau 1: Besoins financiers

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévisions 1988-1989	Différence
Tribunal de l'aviation civile	1 119	910	209
Années-personnes	6	8	(2)

Explication de la différence: L'augmentation des besoins financiers de 1988-1989 établie le 30 novembre 1988, est liée aux facteurs suivants.

	(en milliers de dollars)
• utilisation courante des services d'agences de sténographes judiciaires aux audiences de révision et d'appel, et augmentation du nombre de transcriptions requises	70
• augmentation quotidienne de 50 $ des coûts liés à la rémunération des membres	41
• atelier supplémentaire pour les membres et employées	48
• augmentation du nombre de déplacements	50

Explication des prévisions : Les prévisions de 1988-1989 représentent une diminution de 158 000 $, ou de 15 %, par rapport au niveau correspondant du Budget principal de 1988-1989 qui s'élevait à 1 068 000 $, ce qui est principalement causé par :

(en milliers de dollars)

- les retards dans le traitement de la demande en vue d'augmenter la rémunération des membres (41)
- la diminution relative au transport et aux communications (50)
- le report et la réévalution des dépenses en capital (19)
- la réduction du nombre de consultations auprès d'avocats (15)
- la réduction des dépenses concernant la location d'équipement de télécommunications, l'entretien du matériel et les fournitures de bureau (33)

B. Rendement récent

1. Points saillants

Les points saillants pour 1988-1989 comprennent:

- L'ouverture, au 30 novembre 1988, de 357 dossiers ayant trait à des demandes d'audiences de révision et d'appel. Ce nombre représente une augmentation de 140 demandes par rapport à 1987-1988.
- la nomination d'un autre membre à temps partiel dans la région du Québec.
- l'impression de la brochure intitulée "Guide des requérants", distribuée aux compagnies d'aviation et à Transports Canada. Cette brochure contient des renseignements sur les règles et procédures du Tribunal et sur la marche à suivre pour la présentation d'une demande de révision.

Les points saillants pour 1987-1988 comprennent:

- L'inscription de 217 demandes d'audiences de révision et d'appel.

2. Examen des résultats

Tableau 2: Rendement financier de 1987-1988

(en milliers de dollars)	1987-1988		
	Réel	Budget	Différence
Tribunal de l'aviation civile	781.2	1046.0	264.8
Années-personnes	8	9	1

Explication de la différence: Les dépenses pour 1987-1988 ont été de 264 800 $ ou de 25% inférieures aux ressources allouées. Cette différence est essentiellement attribuable au fait suivant:

(en milliers de dollars)

- utilisation du matériel d'enregistrement du Tribunal au lieu des services de sténographes juridiciaires lors des audiences (80.0)
- report du recours aux services de conseillers en informatique et de l'achat de matériel (119.5)
- report du recours aux services d'un avocat engagé par contrat (40.0)
- report de l'achat de mobilier et agencement pour les bureaux d'Ottawa et de Toronto (25.3)

C. Données de base

1. Introduction

Le Tribunal de l'aviation civile a été désigné organisme faisant rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports le 1er juin 1986. Cette loi est issue de recommandations de la Commission d'enquête sur la sécurité aérienne au Canada, dirigée par M. le juge C.L. Dubin en 1980 et en 1981. Une des principales recommandations préconisait qu'un "Tribunal d'appel de l'aviation civile devrait être créé qui entendrait et étudierait tous les appels interjetés contre les sanctions administratives prises par le Directeur de l'application de la loi ou les directeurs régionaux". La proclamation de la Loi le 1er juin 1986 faisait du Tribunal de l'aviation civile un ministère rendant compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports.

2. Mandat

Le mandat du Tribunal de l'aviation civile est donné dans la Loi en modification de la Loi sur l'aéronautique, Partie 4 du projet de loi C-36, adoptée le 1er juin 1986.

3. Objectif du Programme

Fournir aux milieux de l'aviation l'occasion d'en appeler des décisions concernant l'application de la Loi sur l'aéronautique ou les peines imposées en vertu de cette loi.

4. Description du Programme

Prévoir le fonctionnement du Tribunal de l'aviation civile indépendant chargé de répondre aux demandes des milieux de l'aviation concernant la révision des décisions d'application de la Loi sur l'aéronautique ou des peines imposées par le ministre des Transports en vertu de cette loi; de tenir des audiences pour ces appels, et de conseiller au Ministre de maintenir la décision contestée, de la remplacer par une décision du Tribunal ou encore de lui demander de revenir sur sa décision.

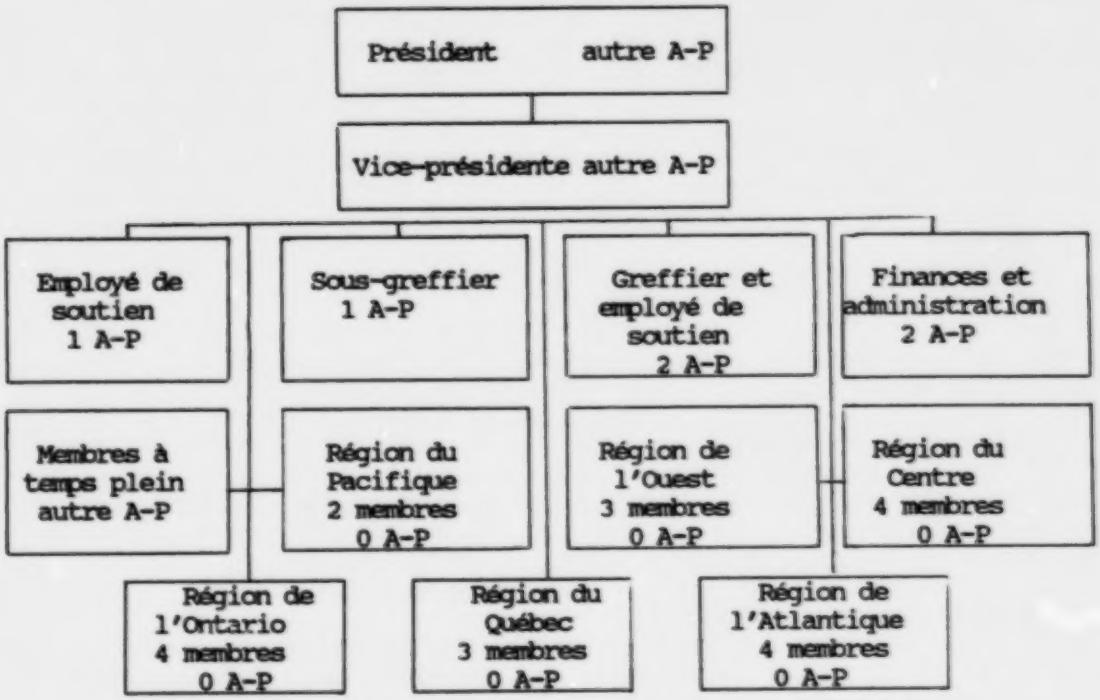
5. Plan d'exécution du Programme

Structure de l'organisation: Le Tribunal de l'aviation civile rend compte au Parlement par l'entremise du ministre des Transports. Le bureau principal du Tribunal se trouve dans la région de la Capitale nationale, mais il compte un bureau régional à Toronto. Son président en est le premier dirigeant et à ce titre, il assure la supervision et la direction des travaux nécessaires au fonctionnement du Tribunal. Le président, la vice-présidente et leur personnel totalisent sept années-personnes et la gestion des finances et l'administration comptent, pour leur part, deux années-personnes. D'autres membres à temps partiel proviennent de partout au Canada et sont nommés par décret en conseil d'après leurs connaissances et compétences en aéronautique, y compris la médecine aéronautique. Jusqu'à maintenant, quelque 20 membres à temps partiel ont été nommés.

Structure de l'activité : Le Tribunal de l'aviation civile s'occupe d'une activité à savoir les audiences et les appels essentiellement.

Le tableau 3 donne la répartition des années-personnes par fonction.

Tableau 3: Organigramme



D. Perspective de planification

1. Facteurs externes qui influent sur le Programme

Le Tribunal est complètement indépendant de Transports Canada. Plusieurs facteurs contextuels détermineront l'orientation et la nature de ses activités en 1989-1990 et les années à suivre.

Milieux de l'aviation: Le Canada compte environ 70,576 employés d'aviation brevetés et 27,165 aéronefs immatriculés. La Direction de l'application des règlements de Transports Canada et son personnel régional peuvent, pour certaines infractions prévues dans la Loi sur l'aéronautique, suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation canadien ou imposer une amende.

Étant donné que les milieux de l'aviation se familiarisent rapidement avec les rôles et les responsabilités du Tribunal de l'aviation civile, il est prévu que le nombre de demandes de révision augmentera. (Voir la page 12, tableau 5 pour les indicateurs de la charge de travail).

Législation gouvernementale: Il est possible que la Loi nationale sur les transports, qui a été promulguée au début de 1988, ait un effet sur le Tribunal de l'aviation civile, si l'agence nationale sur les transports, d'après la section 107 de cette loi désigne des dispositions supplémentaires fera peut-être augmenter le nombre de demandes de révisions.

E. Efficacité du Programme

La mesure dans laquelle le Tribunal de l'aviation civile atteindra ses objectifs de fournir aux détenteurs de documents d'aviation canadiens un système de revue et d'appel des décisions d'application prises par le Ministre témoignera de son efficacité.

Si le Programme n'existait pas, on ne disposerait pas d'un système d'appel assurant aux détenteurs de documents d'aviation canadiens un traitement juste et équitable, tout en maintenant un niveau supérieur de sécurité pour les milieux de l'aviation et pour le grand public et en protégeant la propriété publique et privée.

F. Données sur le rendement et justification des ressources

Le tableau 4 récapitule l'utilisation des ressources de fonctionnement par fonction.

Tableau 4: Dépenses du Programme par fonction

	Budget des dépenses 1989-1990		Prévisions 1988-1989	
	$	A-P	$	A-P
Dirigeants du Tribunal	211 146	-	120 811	2
Audiences et appels	713 295	4	606 965	4
Administration	194 559	2	182 224	2
	1 119 000	6	910 000	8

La plus grande partie des ressources du Programme est consacrée à la tenue d'audiences et d'appels fiables, à l'embauche d'agents d'audience, à la planification et aux consultations nécessaires à l'exécution du mandat du Tribunal, à titre d'organisme quasi judiciaire.

Les indicateurs de la charge de travail qui influent sur le fonctionnement du Tribunal sont fondés sur le nombre de suspensions et d'amendes imposées au personnel d'aviation breveté par les agents d'application des règlements de Transports Canada.

Le tableau 5 indique le nombre de révisions et d'appels prévus, le nombre de cas réglés sans audience et les cas dont la date reste à déterminer (prévisions au 30 novembre 1988). Il y a aussi un tableau pour les coûts relatifs à l'administration et aux finances, et finalement c'est le total des dépenses budgétaires prévues.

Tableau 5: Indicateurs généraux de la charge de travail

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Charge de travail	Prévu	Charge de travail 1988-1989
Audiences	433	132	331	120
Appels	265	34	204	31
Règlements sans audience	174	122	150	111
A déterminer	52	108	45	95
Administration	195	- -	180	- -
Total	1 119	396	910	357

Les prévisions sur la charge de travail pour 1989-1990 sont fondées sur une augmentation de seulement 10% pour les dossiers qui seront ouverts relativement à des audiences de révision et d'appel, les dossiers réglés sans audience et les cas dont la date reste à déterminer.

Le tableau 6 représente le total des jours prévus pour les audiences et les appels. On compte une journée pour les audiences, la préparation et les révisions comprennent le temps alloué pour préparer les documents et les décisions et pour les déplacements.

Pour les appels, on a compté une moyenne de 2 à 2,5 jours de séance pour 3 membres ainsi qu'un jour pour les déplacements, incluant la préparation des appels et des décisions. Les données paraissant au Tableau 6 ne tiennent pas compte des activités de gestion, des fonctions du greffier et des employés de soutien ni des fonctions financières et administratives courantes.

Tableau 6: Jours consacrés aux audiences et aux appels

	Prévu 1989-1990	Prévu 1988-1989
Jours de séance pour les audiences	132	120
Jours de préparation et de revue	132	120
Jours de déplacement pour les audiences	44	40
Jours d'appel avec trois membres siégeant deux jours	255	232
Préparation et revue 1 jour x 3 membres	128	116
Jours de déplacement pour les appels 3 membres	128	116
Total des jours	819	744

Les indicateurs de rendement ci-dessous peuvent être mesurés et comparés d'une année à l'autre, mais ils ne sont que des prévisions. Les autres indicateurs qui peuvent être mesurés sont:

- le nombre de jours où les membres ont été payés
- le nombre de demandes inscrites
- le nombre de dossiers ouverts
- le nombre de révisions et d'appels effectués par région
- le nombre de révisions et d'appels effectués par chaque membre.

Section II
Renseignements supplémentaires

A. Aperçu des ressources du Programme

1. Besoins financiers par article

Le tableau 7 présente les dépenses du Tribunal de l'aviation civile par article.

Tableau 7: Détails des besoins financiers par article

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1989-1990	Prévu 1988-1989	Réel 1987-1988
Personnel			
Traitement et salaires	433	377	417
Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	67	60	—
	500	437	417
Biens et services			
Transport et communications	224	202	129
Information	15	6	3
Services professionnels et spéciaux	342	207	145
Location	7	10	6
Achat de services de réparation et d'entretien	3	8	6
Services publics, fournitures et approvisionnements	26	20	10
Autres subventions et paiements	2	2	1
	619	455	300
Total des dépenses de fontionnement	1 119	892	717
Capital	0	18	64
	1 119	910	781

2. Besoins en personnel

Les dépenses du Tribunal de l'aviation civile au poste du personnel comptent pour 45% du total des dépenses de fonctionnement du Programme. Un sommaire des besoins en personnel du Programme figure au tableau 8.

Tableau 8: Détails des besoins en personnel

	Années-personnes autorisées			Échelle des traitements actuelle		Provision pour le traitement Annuel moyen 1989-1990
	89-90	88-89	87-88			
Gestion						
Nominations du gouverneur en conseil	0	3	3	-	-	-
Administration et service extérieur						
Service administratifs	1	2	2	15 178 -	64 300	38 798
Administration des programmes	2	0	0	15 178 -	64 300	39 618
Soutien administratif						
Commis aux écritures et aux règlements	2	1	1	14 042 -	28 019	22 965
Secrétariat, Sténographie, dactylographie	1	3	3	14 210 -	35 419	28 198

Nota 1: La colonne des années-personnes présente la répartition prévue, par groupe professionnel, des années-personnes autorisées pour le Programme. La colonne de l'échelle des traitements actuelle donne les échelons de traitement par groupe professionnel au 1er octobre 1988. Sous la rubrique du salaire moyen figurent les coûts de base estimatifs des traitements, dont la provision pour les conventions collectives, les augmentations annuelles, les promotions et les traitements au mérite, divisée par le nombre d'années-personnes du groupe professionnel. Les changements de la répartition des éléments servant de base aux calculs peuvent influer sur la comparaision des moyennes d'une année à l'autre.

	Années-personnes Non-contrôlées			Échelle des traitements actuelle	Provision pour le traitement annuel moyen 1989-1990
	1989-90	1988-89	1987-88		
Autre	3	0	0	40,500 - 147,700	77,835

3. Coût net du Programme

Tableau 9: Coût net du Programme pour 1989-1990

(en milliers de dollars)	Budget des dépenses 1988-1989	Plus* autres Coûts	Coût total estimatif du Programme 1989-1990	Coût total estimatif du Programme 1988-1989
Tribunal de l'aviation civile	1 119	60.8	1 179.8	1 127

* Les autres coûts de 60 800 $ comprennent:

	(en milliers de dollars)
• Locaux fournis sans frais par Travaux publics	49
• Des services administratifs et de comptabilité fournis sans frais par Approvisionnements et Services	1
• Avantage sociaux des employés constitués de la contribution de l'employeur aux primes des régimes d'assurance et des frais payés par le Secrétariat du Conseil du Trésor	10.8